(d) All efforts are being made to complete these projects in a phased manner, keeping in view the work content involved and the availability of resources.

Alternative loads for capacity utilisation in wagon building Units

565. SHRI JIBON ROY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether the Minister of Railways has asked Wagon Building Units to "look for alternative loads for utilising their capacities" as reported in the Business Standard dated 10th January, 1995;

(b) if so, what is meant by "alternative loads for utilising capacities"; and

(c) whether it is an indication of further cut down in the procurement order of wagons in future?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): (a) In reply to certain references from MPs as well as the Minister of Commerce, it was indicated that wagon building units may have to look for alternative load as the Railway Ministry may not be in a position to enhance current level of orders due to transport output not picking up as per planned projections.

(b) Wagon building units are heavy engineering units having infrastructure for undertaking fabrication and assembly and similar types of other works. Alternative loads of this type as well as exports can be developed for utilisation of their capacities.

(c) This is not necessarily so. However, wagon requirement is need based and subject to fluctuations which wagon industry should be able to withstand.

Late Running of Dhauli Express

566. SHRI RAHASBIHARI BARIK: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Dhauli Express has been reaching at Howrah very late almost everyday;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether there is a demand for additional number of coaches in that train; and

(d) if so, the steps taken to fulfil the requirement?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): (a) No, Sir.

(b) Does not arise

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

गुजरात और महाराष्ट्र में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

567. श्रीमती चन्द्रिका अभिनन्दन जैन: क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा गुजरात और महाराष्ट्र के राष्ट्रीय राजमार्गों की मरम्मत/विकास कार्य के लिए वर्ष 1990–91, 1991–92, 1992–93 तथा 1993–94 के दौरान आबंटित की गई धनराशि का अलग-अलग ब्यौरा क्या है ;

(ख) इस संबंध में क्या मानदंड अपनाये गये है ;

(ग) गुजरात और महाराष्ट्र में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई संबंधी ब्यौरा क्या है ;

(घ) गुजरात और महाराष्ट्र के लिए धनराशि के आबंटन में निरंतर कटौती किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या महाराष्ट्र तथा गुजरात की सरकारों ने इस संबंध में केन्द्रीय सरकार के पास कोई अभ्यावेदन भेजा है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) गुजरात और महाराष्ट्र राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों की मरम्मत/विकास के लिए 1990–91 से 1993–94 के दौरान केन्द्र

सरकार द्वारा आबंटित की गई राशि के ब्यौरे इस प्रकार है :--

(लाख रुपए)

राज्य	1990-91		1991-92	
	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत
गुजरात	3250	1043.02	4770	918.89

	1992-93		1993-94	
	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत
	4650	881.37	6350	1035.95

	1990-91		1991-92	
	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत
महाराष्ट्र :	2750	1489.15	3358	1620.90

	1992-93		1993-94	
	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत	विकास	अनुरक्षण और मरम्मत
	3280	1506.677	3080	1815.54

(ख) राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए विभिन्न राज्यों को निधियां चालू कार्यों की स्थिति, कार्य की समग्र प्राथमिकता, और निधियों की उपलब्धता इत्यादि के आधार पर आबंटित की जाती है। सामान्य अनुरक्षण अथवा साधारण मरम्मत/आवधिक नवीकरण के लिए निधियां मुख्यतया पेवमेंट-भूतलीय-क्षेत्र और निधियों की उपलब्धता को ध्यान में रख कर यथानुपात आधार पर आबंटित की जाती है। विशेष मरम्मत कार्य और बाढ़ ग्रस्त सड़कों की मरम्मत के लिए निधियां सड़क की स्थिति, यातायात सघनता, कार्यों की समग्र प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए अनुमादित कार्यों के आधार पर आबंटित की जाती है।

(ग) गुजरात और महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई क्रमशः 1631 और 2918 कि.मी. है।

(घ) बजटीय अभावों के कारण राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रख-रखाव के लिए सामान्यतया आवश्यकता से कम निधियां उपलब्ध करवाई जाती है।

(ङ) निधियों की कमी के कारण गुजरात और महाराष्ट्र सहित विभिन्न

राज्य सरकारें समय-समय पर अधिक निधियों के आवंटन के लिए अभ्यावेदन करती रही हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 को चार लेन वाला बनाया जाना

568. **श्री गोपाल सिंह जी० सोलंकी:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि बड़ोदरा, सूरत और मुम्बई के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–8 पर यातायात की भारी भीड़ रहती है।

(ख) यदि हां, तो क्या वर्तमान दो लेन वाली सड़क को चौड़ा करके चार लेन वाली बनाने का कोई प्रस्ताव है:

(ग) यदि हां, तो उक्त परियोजनाओं की अनुमानित लागत कितनी-कितनी है; और

(घ) ये परियोजनाएं कब तक प्रारंभ हो जायेंगी तथा इनके कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मं(श्री जगदीश टाइटलर): (क) जी. हां।

(ख) से (घ) 8वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग–8 के लगभग 84 कि.मी. लम्बे बड़ोदरा-सूरत-बम्बई खंड के प्रस्ताव को 184.87 करोड़ रु० (पुल निर्माण कार्य सहित) की लागत से स्वीकृत किया गया है। ये निर्माण कार्य विभिन्न चरणों में चल रहे हैं और 1996–2000 के बीच इनको पूरा करने का लक्ष्य है।

Realignment of the route of National Highway No. 27

569. SHRI DILIP SINGH JUDEV: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether Government have received any proposal/demand for realignment of the route of National Highway No. 27 by diverting it from Shivmandir of Sohaga Pahari and for linking it to the Tayodhar Nagar in Riwa district of Madhya Pradesh;

(b) the reaction of Government thereto;

(c) whether any study/survey has been conducted or proposed to be conducted to assess the feasibility and cost of this project;

(d) if so, the details thereof; and

(e) if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): Yes, Sir.

(b) to (e) The matter was examined but due to the difficult terrain and high cost involved the proposal was not found viabde.

Unified Time Table Scheme for commuters of Delhi

570. DR. RANBIR SINGH:
SHRI RAM NATH KOVIND:

Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) the details of the new 'Unified Time Table' scheme announced by Government for the benefit of commuters in Delhi;

(b) whether Delhi Transport Corporation buses also form a part of the said scheme;

(c) whether Government are aware that this scheme has caused a reduction in the frequency of buses; and

(d) if so, whether Government would increase the frequency of the above mentioned bus routes to 15 minutes, instead of the existing 30 minutes, in order to solve the problems being faced by office goers?